

4

LES PERSPECTIVES POUR LES PROCHAINES ANNÉES À BRUXELLES

1. LES ORIENTATIONS DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

LES OBJECTIFS DU PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU DE SURFACE POUR LA PÉRIODE 2006 - 2010

L'année 2005 a été l'occasion d'un bilan du programme "VICOM" après 15 années de réalisations. Afin de poursuivre la démarche d'amélioration des performances des lignes du réseau de surface, **le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté le 23 mars 2006 un nouveau programme, dont les objectifs sont les suivants:**

- **90 % du réseau tram en site protégé** ou dans des conditions de vitesse et de régularité équivalentes via d'autres mesures (rappel: fin 2005, 63% du réseau tram était protégé);
- **40 % du réseau bus en site protégé** ou dans des conditions de vitesse et de régularité équivalentes via d'autres mesures (rappel: fin 2005, 9% du réseau bus était protégé);
- viser un objectif de vitesse commerciale globale supérieure à:
 - 20 km/h pour chacune des lignes prioritaires de surface définies dans le plan "Viccom" 2006-2010;
 - 18 km/h pour les autres lignes;
 - 12 km/h en moyenne;
- analyser, négocier et résoudre les points noirs de toute nature identifiés sur le réseau (plus de 250 points identifiés);
- atteindre des performances comparables à celles des réseaux d'autres villes d'Europe (circulation fluide avec arrêt aux seules stations...);
- déterminer les priorités d'action en fonction d'une analyse coût-bénéfice;
- réaliser des projets exemplaires sur le plan de l'intégration urbaine;
- utiliser l'ensemble des moyens légaux disponibles pour faire respecter les délais d'octroi des autorisations.

Le contrat de gestion 2007 – 2011 reprend également toute une série d'options importantes en matière d'amélioration de la vitesse commerciale et de régularité. De même, la structure de l'Administration régionale a été adaptée au premier semestre 2007, de manière à répondre aux objectifs du nouveau programme d'aménagements "Viccom".

UN PROGRAMME D' ACTIONS REPOSANT SUR 10 CLÉS ESSENTIELLES

Pour atteindre les objectifs fixés, 10 "clés" ont été définies:

- **Clé 1: rechercher un nouveau concept**

Le terme "Vicom" pour "vitesse commerciale" est inadapté à la communication au grand public, car le mot "vitesse" renvoie à une notion peu compatible avec les déplacements en milieu urbain et le mot "commercial" apparaît antinomique avec la notion de "service public".

A cet effet, les lignes performantes du réseau de surface recevront la nouvelle dénomination CHRONO. A terme, la STIB souhaite qu'un maximum de lignes bénéficie du label CHRONO, permettant une couverture optimale de la Région.

- **Clé 2: réorganiser les moyens d'étude**

Sur base d'un schéma de réaménagement établi par l'Administration régionale (AED):

- aménagements des voiries régionales par une cellule au sein de l'AED – en collaboration avec la STIB;
- aménagements des voiries communales par une cellule renforcée de la STIB.

Ces deux cellules peuvent être renforcées par des experts.

- **Clé 3: informer et former les acteurs et partenaires**

- **Clé 4: renforcer les moyens d'exécution**

- **Clé 5: optimiser les budgets**

À partir de 2007, regroupement de la totalité du budget sous la supervision du coordinateur "VICOM" en développant les synergies avec la STIB.

- **Clé 6: mobiliser les communes**

- établir avec chaque commune un plan d'actions global sur base de l'inventaire des 250 points noirs et l'évaluer régulièrement;
- poursuivre une politique de dialogue constructif;
- veiller à ce que les communes bénéficient de retombées positives dans le cadre des contrats d'axes et soient valorisées pour leurs actions en faveur des transports publics;

- **Clé 7: mieux communiquer avec les clients de la STIB, en les informant des enjeux et des impacts des nouveaux projets**

- **Clé 8: développer de nouvelles pratiques participatives**

- **Clé 9: mobiliser la STIB à tous les niveaux**

- **Clé 10: prendre des mesures institutionnelles**

- mettre en place un mécanisme de concertation Région / zones de police / Communes / STIB en vue de concrétiser les axes performants;
- refuser tout Plan Communal de Mobilité (PCM) ne comprenant pas les mesures "axes performants" STIB approuvées par la Région (perte du subside régional);
- renforcer les équipes STIB autorisées à verbaliser;
- affecter en priorité des moyens régionaux sur le territoire des communes inscrites dans la dynamique "contrats d'axes", ayant une politique conforme aux objectifs régionaux de mobilité;
- lancer des projets "Beliris" soumis aux règles de concertation de la Région (coordination AATL – AED – SPFMT).

UNE DÉMARCHE DE CONTRACTUALISATION AVEC LES PARTENAIRES DE LA STIB

Des interventions dans le cadre de contrats d'axes

Introduit dans le Plan Régional du Développement (PRD), le contrat d'axe promeut, sur un axe donné, une meilleure coordination des politiques publiques dans le but d'augmenter la régularité et d'améliorer le temps de parcours des transports publics.

La Région accorde en priorité ses moyens financiers aux communes qui s'inscrivent dans cette logique conventionnelle.

Chaque contrat d'axe fait l'objet d'une évaluation annuelle afin de mettre en évidence les évolutions constatées dans l'amélioration du temps de parcours des bus et des tramways.

Une contractualisation avec les communes

L'ensemble des points noirs fait l'objet d'une discussion ouverte avec chaque commune concernée. La STIB proposera à chaque commune de souscrire à une convention de coopération en vue de les résoudre.

LE PLAN D' ACTIONS 2006 – 2010

Le programme "Viccom" 2006 - 2010 prévoit la mise en œuvre des actions suivantes:

- **priorité absolue des actions sur les axes suivants**
(numéros de lignes conformes au futur plan bus 2007-2008):
 - Moyenne Ceinture (trams 23, 24 et 25);
 - Avenue Louise - bd du Souverain (trams 93 et 94);
 - axe Nord-Sud (trams 3 et 4);
 - lignes de bus 38, 49, 54, 63, 64, 71, 88 et 95;

- **priorité sur des tronçons à "points noirs":**

- Chaussée de Charleroi;
- Rue de Fiennes;
- Axe Gallait-Liedts;

- **traitement des "points noirs" identifiés à travers toute la Région.**

Parmi les "points noirs" à résoudre, de nombreux axes et sites devront être réaménagés en concertation avec les communes.

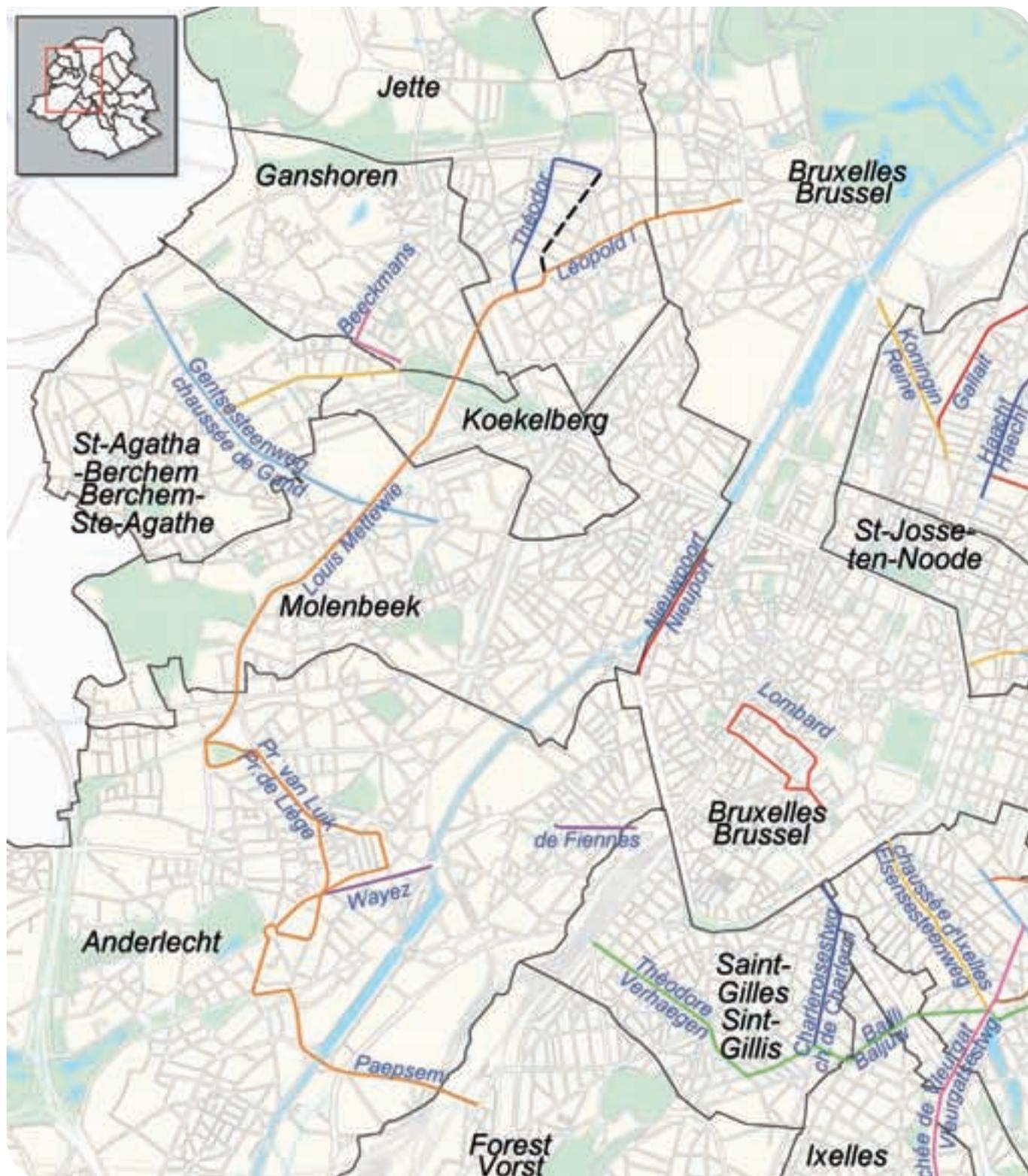
Le programme d'actions 2006-2010 pour l'amélioration du fonctionnement du réseau de surface de la STIB

(adopté par le Gouvernement régional le 23 mars 2006)



-  axes prioritaires du réseau de surface de la STIB
-  "points noirs" à résoudre

Les actions à mener avec les communes pour l'amélioration du fonctionnement du réseau de surface de la STIB
(secteur Nord-Ouest de la Région de Bruxelles-Capitale)



Carte réalisée par Cooparch-R.U.

Les axes en couleur sont ceux concernés par des actions à mener par la Région et la STIB, en concertation avec les communes.

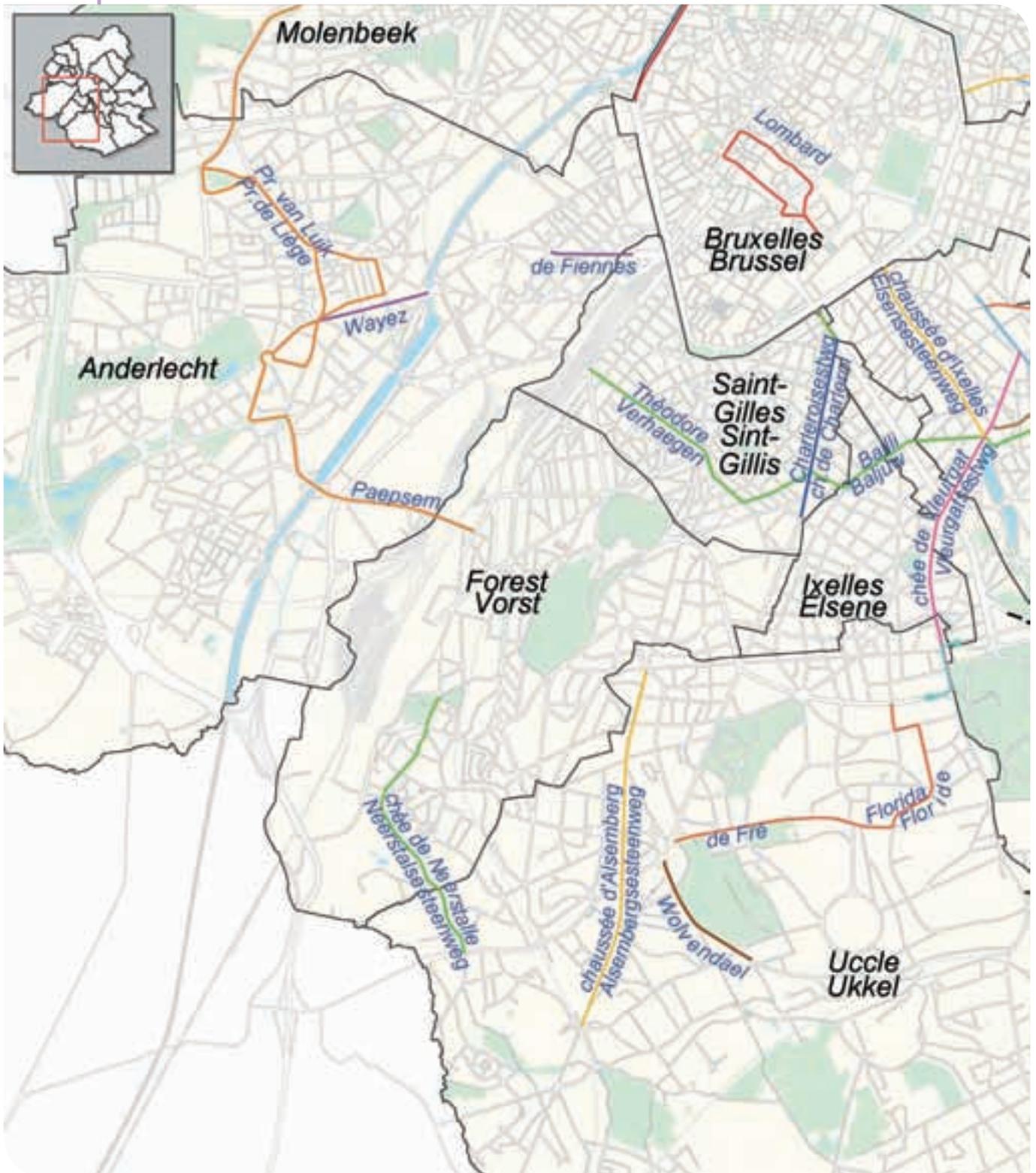
Les actions à mener avec les communes pour l'amélioration du fonctionnement du réseau de surface de la STIB
(secteur Nord-Est de la Région de Bruxelles-Capitale)



Carte réalisée par Cooparch-R.U.

Les axes en couleur sont ceux concernés par des actions à mener par la Région et la STIB, en concertation avec les communes.

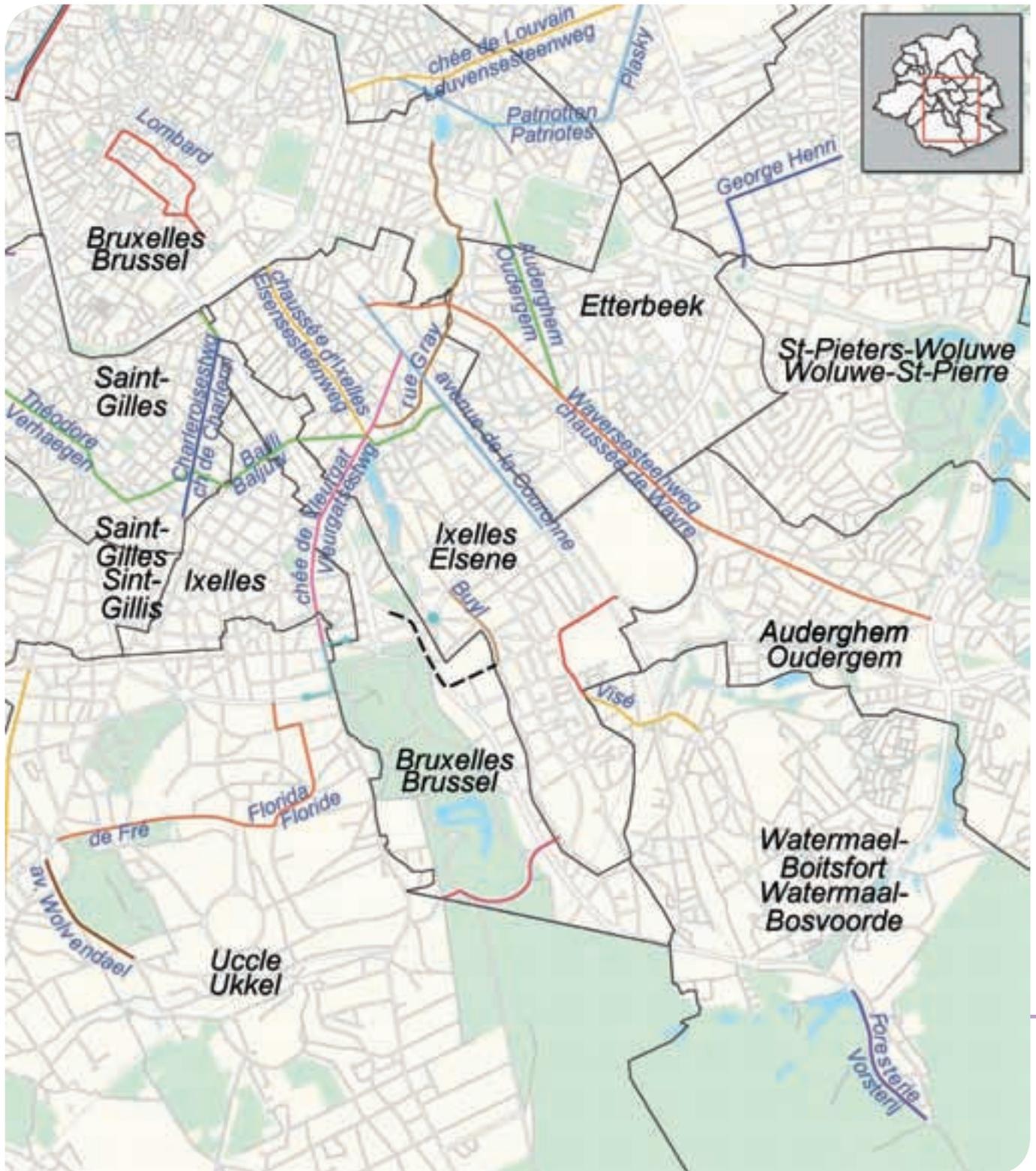
Les actions à mener avec les communes pour l'amélioration du fonctionnement du réseau de surface de la STIB
(secteur Sud-Ouest de la Région de Bruxelles-Capitale)



Carte réalisée par Cooparch-R.U.

Les axes en couleur sont ceux concernés par des actions à mener par la Région et la STIB, en concertation avec les communes.

Les actions à mener avec les communes pour l'amélioration du fonctionnement du réseau de surface de la STIB
(secteur Sud-Est de la Région de Bruxelles-Capitale)



Carte réalisée par Cooparch-R.U.

Les axes en couleur sont ceux concernés par des actions à mener par la Région et la STIB, en concertation avec les communes.

2. LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE LA STIB

L'OFFRE D'UN RÉSEAU DE SURFACE OPTIMISÉ

Pour répondre à la demande croissante et optimiser la qualité du service offert à sa clientèle, la STIB va augmenter son offre de transport en redéployant son réseau à l'horizon 2007, 2008 et 2009:

- le nouveau réseau de métro offrira, en 2009, 47 % de places-kms supplémentaires par rapport à 2005, notamment grâce aux nouvelles rames "boa";
- le réseau tram et le réseau bus connaîtront également des augmentations de capacité, par la mise en service de véhicules de plus grande capacité.

Cependant, cet effort important risque de ne pas suffire, car il concernera surtout les lignes de métro et les lignes de surface circulant entièrement en site propre, ou presque. Les lignes de tram et de bus non protégées de la congestion routière pourraient voir se dégrader encore leurs conditions de circulation et elles ne pourront répondre aux attentes des clients de la STIB. Or, il est vital de garantir précisément "l'effet réseau".

L'effet réseau, c'est:

- des temps d'attente réduits aux arrêts;
- des correspondances aisées;
- la fiabilité du service de l'ensemble des lignes.

De cette manière, le client est assuré d'arriver à destination dans un délai connu et fiable, et ce pour tout le territoire de Bruxelles, comme peut le faire un utilisateur du métro de Paris ou de Berlin ou un utilisateur du tramway de Strasbourg ou de Zurich. Cet objectif n'est pas encore atteint sur une majorité des lignes de surface.

En comparaison du nombre de voyageurs transportés dans les conditions actuelles, sans qu'il soit nécessaire d'entamer de grands travaux d'infrastructure, **le réseau de surface de la STIB pourrait donc contribuer à augmenter considérablement le nombre de voyageurs quotidiens.**

Par ailleurs, dans ces conditions, il serait possible de réduire les besoins en stationnement et d'apaiser le trafic dans les voiries résidentielles.



Une nouvelle rame "boa" du métro bruxellois

Exemple de capacités avec les nouveaux trams et bus de la STIB

Véhicules:

• bus articulés (Evobus):	101 places
• tram 3000:	178 places
• tram 4000:	258 places

Ligne exploitée par bus articulés:

• si fréquence 6 minutes:	1010 voyageurs / heure / sens
• si fréquence 5 minutes:	1210 voyageurs / heure / sens
• si fréquence 4 minutes:	1510 voyageurs / heure / sens

Ligne exploitée par tram 3000:

• si fréquence 6 minutes:	1780 voyageurs / heure / sens
• si fréquence 5 minutes:	2130 voyageurs / heure / sens
• si fréquence 4 minutes:	2670 voyageurs / heure / sens

Ligne exploitée par tram 4000:

• si fréquence 6 minutes:	2580 voyageurs / heure / sens
• si fréquence 5 minutes:	3090 voyageurs / heure / sens
• si fréquence 4 minutes:	3870 voyageurs / heure / sens

Une ligne exploitée par des trams 4000 à raison d'un passage toutes les 3 minutes peut transporter potentiellement 5160 voyageurs par heure et par sens.



Un nouveau "tram 4000"



○ *Un nouveau bus articulé*

Source: STIB

UNE AMBITION À LA HAUTEUR DU DÉFI: UN RÉSEAU DE SURFACE À HAUT NIVEAU DE SERVICE

Graduellement, **l'ensemble de la Région doit être couvert par un réseau à haut niveau de service: les lignes CHRONO**. Ce réseau devra comporter:

- des **lignes principales à grande capacité et attractives**, radiales (rayonnant du centre-ville) ou transversales (reliant les quartiers sans passer par le centre);
- des **lignes secondaires performantes**, radiales ou transversales, pour desservir les quartiers moins denses et assurer des correspondances optimales avec le métro.

Si ces dernières ne seront des lignes "secondaires" que du fait d'un moindre potentiel de clientèle, elles devront néanmoins offrir la même fiabilité et la même vitesse de circulation que les lignes principales qu'elles compléteront.

La plupart des **lignes de tram** seront des lignes **principales à grande capacité**, offrant le niveau de service d'un "métro léger", moyennant une intégration parfaite au milieu urbain desservi. Les **lignes de bus principales** répondront aux critères du "BHNS", c'est-à-dire du "**bus à haut niveau de service**".

Les lignes de tram à grande capacité et les lignes "BHNS" devront compléter le réseau du métro et pourront être utilisées par les clients de la STIB comme les véritables "métrotram" et "métrobus" de Bruxelles.

Elles seront l'armature du futur réseau de surface de la STIB.

Le concept du "BHNS"

Définition du concept

Comme son nom l'indique, le "Bus à Haut Niveau de Service" (BHNS) ne focalise pas sur la rapidité, mais plutôt sur la **qualité du service offert aux clients**.

Ce concept vise à réaliser des lignes structurantes de transport public de surface, dans le cadre d'une **démarche cohérente intégrant l'aménagement de l'infrastructure, les arrêts, le matériel roulant, l'exploitation**, avec comme principal objectif la notion de service au client.

Sous l'égide du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), les réflexions menées autour du "BHNS" capitalisent sur les bonnes pratiques réalisées à l'étranger et les différentes expériences menées par les réseaux de transport public urbain en France.

Beaucoup de ces réseaux ont travaillé, au cours de ces vingt dernières années, au renouveau du tramway et à son intégration, voire à sa réintégration dans le paysage urbain des grandes villes comme Paris, Rouen ou Nantes.

La mise en oeuvre du "BHNS" consiste à emprunter au tramway tout ce qui fait sa force et à le transposer au bus.

Mise en œuvre du concept

La mise en œuvre d'un axe de "BHNS" intègre:

- une insertion de l'infrastructure comprenant généralement un **réaménagement de la voirie de façade à façade**, qui induit des coûts de réalisation élevés, mais confère une **plus-value à l'espace public**;
- des **véhicules modernes**, adaptés en termes de confort, de sécurité et d'exploitation;
- une **exploitation performante** (fréquence, temps de parcours, distance entre arrêts, ...);
- un **service optimum offert au client** (confort, matériel de billettique et information en temps réel, ...).

Un concept générique orienté vers le client

Le succès du concept nécessite une identification claire du "BHNS" par le client. Celui-ci doit pouvoir repérer rapidement les lignes estampillées "BHNS" sur le plan du réseau. Il doit aussi savoir avec précision à quel service il peut s'attendre sur ces lignes.

Un réseau "BHNS" complémentaire au réseau tram

L'identification du "BHNS" ne doit pas se faire au détriment du tramway. Ils ne disposent pas des mêmes registres techniques, leurs capacités sont différentes et les structures locales sur lesquelles ils évoluent ne se ressemblent pas. Ainsi, "BHNS" et "tram" ne sont pas concurrents mais résolument complémentaires.

